



SNCF RÉSEAU
Etablissement Infrastructure Circulation Alsace
22, place de la gare
F-67000 Strasbourg



DB InfraGO AG
Fahrweg Region Südwest
Netz Freiburg
Bismarckallee 11
D-79098 Freiburg

GEMEINSAME VEREINBARUNG ÜBER DIE BESONDERHEITEN AUF DER GRENZSTRECKE

Bantzenheim – Neuenburg (Bd)

ZWISCHEN SNCF RÉSEAU UND DB INFRAGO AG

Auszug für EVU

Gültig ab: 13.12.2026

Geschäftsführende Stellen

DB InfraGO AG Geschäftsbereich Fahrweg Region Südwest Netz Freiburg Bismarckallee 11 79098 Freiburg Deutschland	(abgekürzt DB InfraGO)
SNCF RÉSEAU Etablissement Infrastructure Circulation Alsace 22, place de la gare 67000 Strasbourg France	(abgekürzt SNCF RÉSEAU) (abgekürzt EIC AL)

Bekanntgaben

Lfd. Nr.	Kurzer Inhalt	Gültig ab	Bemerkungen	Eingearbeitet (Nz.)
	Neuherausgabe	13.12.2026		

Inhaltsverzeichnis.....	3
Kapitel I. Allgemeines.....	5
Abschnitt 11 – Außer Kraft tretende Vereinbarungen	5
Abschnitt 12 – Inhalt.....	5
Abschnitt 13 – Sprachregelung	5
Abschnitt 13.1 – (...)	5
Abschnitt 13.2 – zwischen EIU und EVU	5
Kapitel II. Betriebliche Grundsätze und Einrichtungen auf der Grenzstrecke Bantzenheim - Neuenburg	6
Abschnitt 21 – Betriebsführung auf der Grenzstrecke.....	6
Abschnitt 22 – Umschaltung der Zugsicherungssysteme	6
Abschnitt 23 – Kommunikationseinrichtungen	7
Abschnitt 24 – Beschreibung der Grenzstrecke.....	7
Abschnitt 24.1 – Lage der Staatsgrenze.....	7
Abschnitt 24.2 – Ausdehnung der Grenzstrecke der Staatsgrenze	7
Abschnitt 25 – Bahnübergänge	8
Abschnitt 26 – Elektrischer Zugbetrieb.....	8
Abschnitt 27 – Änderung der ständigen Signalisierung	8
Abschnitt 28 – Vorübergehend eingerichtete Langsamfahrstellen und andere vorübergehende Besonderheiten.....	8
Kapitel III. Trassenmanagement.....	10
Abschnitt 31 – Kapazitätseinschränkungen	10
Abschnitt 32 – Aktualisierung und Austausch von Dokumenten.....	10
Kapitel IV. Regelungen für die Züge.....	11
Abschnitt 41 – Anzuwendende Regelungen bezüglich Zuglänge, Bremsen	11
Abschnitt 42 – Schlusssignale an Zügen.....	11
Kapitel V. Fahrdienst auf den Betriebsstellen.....	12
Abschnitt 51 – Befehle und Vordrucke für die Vorbeifahrt an Signalen	12
Abschnitt 51.1 – (...)	12
Abschnitt 51.2 Vordruck für die Vorbeifahrt an Signalen	12
Abschnitt 51.3 Art der Übermittlung des DB-Befehls.....	12
Abschnitt 52 – Gefährliche Ereignisse	12
Abschnitt 52.1 – Nothaltauftrag	12
Abschnitt 52.2 – Notausschaltung der Oberleitung	13
Abschnitt 53 – Hilfeleistung	13
Abschnitt 53.1 – Grundsatz.....	13

Abschnitt 53.2 – (...)	14
Abschnitt 53.3 – (...)	14
Abschnitt 54 – Zurücksetzen eines Zuges	14
Abschnitt 55 – Störung der Sicherheitseinrichtungen oder des Zugfunks auf dem Tfz.	14
Kapitel VI. Außergewöhnliche Transporte (aT)	15
Abschnitt 61 – Grundsätze	15
Abschnitt 62 – (...)	15
Abschnitt 63 – Einstellungsgenehmigung für aT	15
Kapitel VII. Rangieren	16
Abschnitt 71 – Rangieren über Signal Ra10 in Neuenburg	16
Anlage 1	17
Plan der Grenzstrecke Bantzenheim – Neuenburg	17
Anlage 2	19
Plan der Grenzstrecke Bantzenheim – Neuenburg mit ETCS-Balisen	19
Anlage 3	21
Befehl der DB (Deutsch/Französisch)	21

zur Stellungnahme
18.08.2026 - 18.09.2026

Kapitel I. Allgemeines

Abschnitt 11 – Außer Kraft tretende Vereinbarungen

Dieser Auszug aus der gemeinsamen Regelung der örtlichen Besonderheiten ersetzt die Gemeinsame Vereinbarung über die Besonderheiten auf der Grenzstrecke Bantzenheim – Neuenburg (Bd) zwischen SNCF RÉSEAU und DB InfraGO AG vom 14.12.2025 und tritt am 13.12.2026 in Kraft.

Abschnitt 12 – Inhalt

- 1) Die gemeinsame Regelung bestimmt die örtlichen Besonderheiten auf der Strecke zwischen den Bahnhöfen Bantzenheim und Neuenburg (Baden). Im weiteren Text wird bei der Ortsbezeichnung Neuenburg auf den Zusatz (Baden) verzichtet.

Der Auszug aus der gemeinsamen Regelung ergänzt alle Bestimmungen für Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), die auf dem deutschen und französischen Teil der Grenzstrecke Bantzenheim - Neuenburg gültig sind.

Soweit in diesem Auszug keine besonderen Regelungen enthalten sind, sind durch die EVU die Zugangsbedingungen der DB InfraGO und des französischen Eisenbahnnetzes zu beachten. Die Triebfahrzeuge müssen über die Ausrüstungen verfügen, die den technischen Einrichtungen auf der Grenzstrecke entsprechen.

- 2) Es gelten die Richtlinien des jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmens.
- 3) Ein Lageplan der Grenzstrecke Bantzenheim - Neuenburg ist als Anlage 1 beigefügt.

Abschnitt 13 – Sprachregelung

Abschnitt 13.1 – (...)

Abschnitt 13.2 – zwischen EIU und EVU

Die Kommunikation zwischen den EVU und den EIU erfolgt wie folgt:

- Mit dem Fdl Neuenburg auf Deutsch
- Mit dem Fdl Bantzenheim auf Französisch

Kapitel II. Betriebliche Grundsätze und Einrichtungen auf der Grenzstrecke Bantzenheim - Neuenburg

Abschnitt 21 – Betriebsführung auf der Grenzstrecke

- 1) Die Staatsgrenze befindet sich in km 17,548 (SNCF RÉSEAU) bzw. km 4,593 DB). Auf französischem Staatsgebiet gilt die Kilometrierung der SNCF RÉSEAU, auf deutschem Staatsgebiet die Kilometrierung der DB InfraGO.
- 2) Die Grenzstrecke Bantzenheim - Neuenburg ist eingleisig mit besonderer Regelung.
- 3) Die Bahnhöfe Bantzenheim und Neuenburg sind örtlich mit Fdl besetzt. Für die Betriebsführung auf der Grenzstrecke müssen die beiden Fdl anwesend sein.
- 4) Die Grenzstrecke ist nur zeitweise besetzt.

Abschnitt 22 – Umschaltung der Zugsicherungssysteme

- 1) Für die Züge, die nicht mit ETCS ausgestattet sind, ist die Grenzstrecke mit einem Systemwechsel PZB / KVB (punktförmige Zugbeeinflussung / Contrôle de Vitesse par balise) mit zwei Umschaltpunkten ausgerüstet (siehe Anlage 1).
- 2) Die Umschaltung der Zugsicherungssysteme für Züge, die mit ETCS ausgestattet sind, erfolgt automatisch mit dem Passieren der Balisen, die in Anlage 2 dargestellt sind.

zur Stellungnahme
18.08.2026 - 18.09.2026

Abschnitt 23 – Kommunikationseinrichtungen

(...) Die Grenzstrecke Bantzenheim – Neuenburg ist mit GSM-R ausgerüstet.

Die Umschaltung von GSM-R (F) nach GSM-R (D) ist in km 16,753 (Fahrtrichtung Bantzenheim - Neuenburg) durchzuführen, die Umschaltung von GSM-R (D) nach GSM-R (F) in km 16,838 (Fahrtrichtung Neuenburg – Bantzenheim)

Die Umschaltunkte sind örtlich durch entsprechende Hinweistafeln gekennzeichnet.

Abschnitt 24 – Beschreibung der Grenzstrecke

Abschnitt 24.1 – Lage der Staatsgrenze

Die jeweilige Kilometrierung der Strecke steigt und endet jeweils an der Landesgrenze.

SNCF RÉSEAU km 17,548

DB km 4,593

Abschnitt 24.2 – Ausdehnung der Grenzstrecke der Staatsgrenze

Die Grenzstrecke Bantzenheim – Neuenburg wird betrieblich durch das Einfahrsignal 50F in km 4,169 des Bahnhofs Neuenburg und das Einfahrsignal C 484 in km 14,680 des Bahnhofs Bantzenheim begrenzt.

zur Stellungnahme
18.08.2026 - 18.09.2026

Abschnitt 25 – Bahnübergänge

Die Bahnübergänge auf der Grenzstrecke sind auf französischer Seite technisch mit Halbschranken und Licht- und Tonzeichen gesichert (BÜ 5 km 14,970 und BÜ 7 km 15,526). Ihre Funktionsfähigkeit hängt von der Funktionsfähigkeit der Gleisfreimeldeanlage ab. Wenn das EVU ein Fahrzeug einsetzt, das die Funktionsfähigkeit der Gleisstromkreise nicht sicherstellt, muss das EVU die erforderlichen Ersatzmaßnahmen treffen, damit die BÜ 5 und 7 gesichert befahren werden können.

Abschnitt 26 – Elektrischer Zugbetrieb

- 1) Die Strecke Neuenburg - Bantzenheim wird elektrisch betrieben.
- 2) Im deutschen Bereich wird die Oberleitung mit 15 kV Wechselspannung, 16,7 Hertz, betrieben und von der Zentralschaltstelle (Zes) Karlsruhe aus gesteuert.
Im französischen Bereich wird die Oberleitung mit 25 kV Wechselspannung, 50 Hertz betrieben und vom Central Sous Station (CSS) Dijon aus gesteuert.
- 3) Die „gemeinsamen Anlagen für den Systemwechsel“ sind mit französischen Signalen gekennzeichnet und erstrecken sich von km 17,313 bis km 17,478 (Kilometrierung SNCF RÉSEAU) bzw. von km 4,705 bis km 4,865 (Kilometrierung DB)
Die Trennung der beiden Stromsysteme ist auf französischem Gebiet durch einen neutralen Abschnitt zwischen den km 17,346 bis km 17,442 (SNCF RÉSEAU) sichergestellt (umgerechnet auf Kilometrierung DB InfraGO zwischen den km 4,738 bis km 4,834).

Abschnitt 27 – Änderung der ständigen Signalisierung

Die EVU werden für beide Fahrtrichtungen über ständige Änderungen der Signalisierung bis zur Übernahme in die jeweiligen Unterlagen auf der Grenzstrecke unterrichtet:

von SNCF Réseau mit ARTIC,
von DB InfraGO mittels der La.

Abschnitt 28 – Vorübergehend eingerichtete Langsamfahrstellen und andere vorübergehende Besonderheiten

28.1 Langsamfahrstellen

Es wird unterschieden nach Langsamfahrstellen, deren Einrichtung geplant ist und solchen, die unvorhergesehen eingerichtet werden müssen.

1. Geplante Langsamfahrstellen

Die EVU werden durch die La auf dem deutschen Teil der Grenzstrecke über die geplanten Langsamfahrstellen unterrichtet.

Auf dem französischen Teil der Grenzstrecke erfolgt die Information durch ARTIC.

2. Unvorhergesehene Langsamfahrstellen

Bei Geschwindigkeitsbeschränkungen, über die die EVU noch nicht durch die La oder ARTIC unterrichtet sind, müssen folgende Maßnahmen durchgeführt werden:

Langsamfahrstelle befindet sich auf deutschem Gebiet

Fdl Neuenburg und Bantzenheim verständigen die Tf mit zweisprachigem Befehl Nr. 5 (siehe Anlage 3). Der Fdl Neuenburg teilt dem Fdl Bantzenheim den Grund mit.

Langsamfahrstelle befindet sich auf französischem Gebiet

Fdl Neuenburg und Bantzenheim verständigen die Tf mit zweisprachigem Befehl Nr. 5, bis das weiße Blitzlicht aufgestellt ist. Der Grund für den Befehl 5 wird zwischen beiden Fdl festgelegt, anhand der Sachverhaltsmeldung der Technik.

3. Besonderheiten bei der Aufstellung der Langsamfahrsignale

Langsamfahrstellen, die auf deutschem Gebiet liegen, werden mit den deutschen Signalen ausgerüstet, auch wenn diese auf französischem Gebiet aufgestellt werden müssen.

Langsamfahrstellen, die auf französischem Gebiet liegen, werden mit den französischen Signalen ausgerüstet, auch wenn diese auf deutschem Gebiet aufgestellt werden müssen.

28.2 Andere vorübergehende Besonderheiten

Die unter 28.1 genannten Maßnahmen sind auch bei anderen vorübergehenden Signalisierungsänderungen anzuwenden.

Kapitel III. Trassenmanagement

Abschnitt 31 – Kapazitätseinschränkungen

Wenn Trassen auf der Grenzbetriebsstrecke geändert werden oder ausfallen, stimmen sich COGC AL und die Betriebszentrale ab, um festzulegen welche geänderten Zugläufe festzulegen sind.

Abschnitt 32 – Aktualisierung und Austausch von Dokumenten

SNCF Réseau ist für die Erarbeitung der Fahrplanunterlagen (RT = Renseignements Techniques) auf der Grenzstrecke zuständig.

Zu diesem Zweck sendet DB InfraGO Fahrweg, Region Südwest die dafür notwendigen Unterlagen und insbesondere die Änderungen des Verzeichnisses der zulässigen Geschwindigkeiten (VzG) auf dem deutschen Abschnitt der Grenzstrecke an den Ansprechpartner von SNCF Réseau.

Solange eine geänderte Geschwindigkeit noch nicht in den RT enthalten ist, müssen die Triebfahrzeugführer durch eine vorübergehende Langsamfahrstelle verständigt werden.

zur Stellungnahme
18.08.2026 - 18.09.2026

Kapitel IV. Regelungen für die Züge

Abschnitt 41 – Anzuwendende Regelungen bezüglich Zuglänge, Bremsen

Bezüglich der Zuglänge sind die Regelungen der DB InfraGO anzuwenden für die Züge, die von dort kommen bzw. in diese Richtung fahren.

Bezüglich des Bremsens sind die Regelungen der beiden EIU anzuwenden.

Ausnahme für Personenzüge:

- Es ist zugelassen, dass in Richtung Deutschland fahrende und von dort kommenden Personenzügen auf der Grenzstrecke sowie ab/bis Bantzenheim nach den deutschen Regelungen bezüglich des Bremsens verkehren dürfen.

Abschnitt 42 – Schlusssignale an Zügen

Zwischen Bantzenheim und Neuenburg (und Gegenrichtung) gelten als Tag- und Nachtzeichen folgende Zugschlusssignale:

- zwei rote Lichter

oder

- zwei Schlusslaternen.

Davon abweichend dürfen Güterzüge auf der Grenzstrecke Neuenburg – Bantzenheim, die

- in Bantzenheim einen planmäßigen Halt haben,
- die in Bantzenheim beginnen und in Richtung Neuenburg fahren,
- aus Richtung Neuenburg kommend in Bantzenheim enden

tags wie nachts mit einem Zugschluss verkehren, der durch 2 reflektierende Zugschluss tafeln gekennzeichnet wird.

Wenn ausnahmsweise eine Einfahrt in einen besetzten Blockabschnitt notwendig ist, ist durch den FdI Bantzenheim der Befehl 6 durch einen Befehl 95.95 mit folgendem Wortlaut zu ergänzen:

Le conducteur est susceptible de rencontrer, de jour comme de nuit, une queue de train comportant des plaques de queue réflectorisées.

(Der Triebfahrzeugführer kann einen durch Tafeln gekennzeichneten Zugschluss antreffen)

Verantwortlich für die Zugschluss signale ist das jeweilige EVU.

Kapitel V. Fahrdienst auf den Betriebsstellen

Abschnitt 51 – Befehle und Vordrucke für die Vorbeifahrt an Signalen

Abschnitt 51.1 – (...)

Abschnitt 51.2 Vordruck für die Vorbeifahrt an Signalen

Der Vordruck für die Vorbeifahrt an Signalen, der vom Fdl Bantzenheim verwendet wird, ist das Formular CBA.

Der Vordruck für die Vorbeifahrt an Signalen, der vom Fdl Neuenburg verwendet wird, ist der Befehl der DB.

Abschnitt 51.3 Art der Übermittlung des DB-Befehls

Für den Abschnitt der Grenzstrecke, der unter der Betriebsführung der DB InfraGO steht, ist die Anwendung des Verfahrens „Digitaler Befehl“ nach vorheriger Verständigung zwischen dem Fdl Neuenburg und dem Tf zulässig.

Der Fdl Neuenburg nutzt grundsätzlich den digitalen Befehl.

Ist dies aufgrund einer Störung nicht möglich oder wenn der Tf den Befehl fernmündlich übermittelt bekommen möchte, verwendet der Fdl Neuenburg den zweisprachigen Vordruck gemäß Anlage 3.

Der Fdl Bantzenheim übermittelt dem Tf Befehle ausschließlich durch Aushändigen, GSM-R oder Telefon, wobei der entsprechende zweisprachige DB-Befehl gemäß Anlage 3 ausgefüllt wird.

Abschnitt 52 – Gefährliche Ereignisse

Abschnitt 52.1 – Nothaltauftrag

- (1) Wird eine Gefahr bekannt, müssen Fahrten sofort angehalten werden, sofern nicht dadurch die Gefahr vergrößert wird.
- (2) Die drohende Gefahr ist sofort dem Fdl Neuenburg oder Bantzenheim zu melden.
Die Meldung ist einzuleiten mit den Worten:

Mayday, mayday, mayday! Arrêt des circulations.

Mayday, mayday, mayday, alle Fahrten sofort anhalten!

- (3) Die Fdl Neuenburg und Bantzenheim sowie die BZ Karlsruhe und das COGC Alsace müssen Nothaltauftrag mit den zur Verfügung stehenden Mitteln geben, unabhängig davon, ob sich die Fahrt in Deutschland oder Frankreich befindet. Der Nothaltauftrag wird mit folgendem Wortlaut gegeben:

Mayday, mayday, mayday, arrêt immédiat de toutes les circulations entre et dans les gares de Neuenburg et Bantzenheim. Je répète : Mayday, mayday, mayday, arrêt immédiat de toutes les circulations entre et dans les gares de Neuenburg et Bantzenheim.

Ici AC de Bantzenheim / Neuenburg / COGC Alsace / BZ Karlsruhe.

Mayday, mayday, mayday, alle Fahrten zwischen und in den Bahnhöfen Neuenburg und Bantzenheim sofort anhalten! Ich wiederhole: Mayday, mayday, mayday, alle Fahrten zwischen und in den Bahnhöfen Neuenburg und Bantzenheim sofort anhalten!

Hier Fahrdienstleiter Bantzenheim / Neuenburg/ COGC Alsace / BZ Karlsruhe.

Abschnitt 52.2 – Notausschaltung der Oberleitung

Ist eine Notausschaltung der Oberleitung auf der Grenzstrecke aus welchem Grund auch immer erforderlich, wird ein Befehl zur Notausschaltung an CSS Dijon, an die Zes Karlsruhe oder an den Fdl Neuenburg übermittelt.

Derjenige, der den Befehl erhält, führt unverzüglich die Notausschaltung auf seinem Abschnitt durch und leitet den Befehl auf dem schnellsten und direktesten Weg, der ihm zur Verfügung steht, an seine Gegenüber weiter. Die Weiterleitung des Befehls zur Notausschaltung erfolgt mit folgender Meldung:

Coupure d'urgence Neuenburg – Bantzenheim.

Notausschaltung Neuenburg – Bantzenheim.

Die Durchführung der Notausschaltung der Oberleitung wird so schnell wie möglich mit folgender Meldung bestätigt:

Coupure d'urgence Neuenbourg – Bantzenheim réalisée

Notausschaltung Neuenburg – Bantzenheim durchgeführt.

Wenn die Gründe für die Notausschaltung der Oberleitung weggefallen sind, wird die Erlaubnis zur Wiedereinschaltung mit folgender Meldung gegeben:

Coupure d'urgence Neuenbourg – Bantzenheim levée

Notausschaltung Neuenburg – Bantzenheim aufgehoben

Abschnitt 53 – Hilfeleistung

Abschnitt 53.1 – Grundsatz

- 1.1 Hilfe wird vom Tf über Fernsprecher, Zugfunk oder andere geeignete Mittel angefordert. Der Tf darf nun ohne die Zustimmung des Fdl Neuenburg oder Bantzenheim nicht mehr weiterfahren oder den Zug schieben lassen.
Zugteile dürfen nicht auf der freien Strecke Neuenburg Bantzenheim zurückgelassen werden.
- 1.2 Die Fdl vereinbaren nach Eingang der Anforderung einer Hilfeleistung eine Gleissperrung gem. Abschnitt 58, die erst nach Beendigung der Hilfeleistung aufgehoben wird.
- 1.3 Die Fdl und der Tf informieren sich gegenseitig und stimmen die erforderlichen Maßnahmen zur Hilfeleistung mit der BZ Karlsruhe und dem COGC Alsace ab, unabhängig davon, ob die Hilfe in Deutschland oder in Frankreich benötigt wird.
- 1.4 Die Hilfeleistung wird je nach Erfordernis erbracht von:
 - dem Zug, der die Grenzstrecke in der gleichen Fahrtrichtung als nächstes befährt,
 - einem Hilfs-Tfz oder
 - einem Hilfszug.

Solche Fahrten werden mit dem Begriff „Sperrfahrt“ bezeichnet.

Abschnitt 53.2 – (...)

Abschnitt 53.3 – (...)

Abschnitt 54 – Zurücksetzen eines Zuges

Soll ein Zug zurücksetzen, ist die Zustimmung des Fdl des rückgelegenen Bahnhofs erforderlich. Der Fdl muss für alle technisch gesicherten Bahnübergänge dem Triebfahrzeugführer Befehl 8 übermitteln.

Abschnitt 55 – Störung der Sicherheitseinrichtungen oder des Zugfunks auf dem Tfz

Bei gestörter Sicherheitseinrichtung auf dem Tfz oder gestörter Zugfunk-Fahrzeugeinrichtung verständigt das jeweilige EVU, das die Grenzstrecke befährt, so bald wie möglich die Leitstelle, dessen Netz es befährt (COGC Alsace oder BZ Karlsruhe). Wenn die Leitstelle davon Kenntnis erhält, verständigt es die Leitstelle des benachbarten EIU. Jedes EIU trifft die für das jeweilige Netz vorgesehenen Maßnahmen.

zur Stellungnahme
18.08.2026 - 18.09.2026

Kapitel VI. Außergewöhnliche Transporte (aT)

Abschnitt 61 – Grundsätze

Wenn ein EVU einen außergewöhnlichen Transport im internationalen Verkehr über die Grenzstrecke Neuenburg – Bantzenheim durchführen will, muss es folgende Dokumente erhalten:

- ein **ATE**, herausgegeben vom BTE von SNCF Réseau, das die Bedingungen für das Verkehren auf dem französischen Teil des Laufwegs bis bzw. ab der Staatsgrenze enthält,
- eine **Bza**, herausgegeben vom (TaT) der DB InfraGO, Region Südwest, die die Bedingungen für das Verkehren auf dem deutschen Teil des Laufwegs bis bzw. ab der Staatsgrenze enthält.

Ein aT, der auf der Grenzstrecke verkehrt, darf erst mit einem Zug befördert werden, wenn für ihn vorliegen:

- von Seiten von DB InfraGO eine „*Beförderungsanordnung*“ (Bef-Ano) für die Züge des Netzfahrplans oder eine *Fahrplananordnung* (Fplo) für die Züge des Gelegenheitsfahrplans
und
- von Seiten von SNCF Réseau eine „*Autorisation d'Incorporation d'un Transport Exceptionnel*“ (Einstellungsgenehmigung für einen außergewöhnlichen Transport).

Die Bef-Ano/Fplo der DB InfraGO enthält:

- die Bza-Nr. von DB InfraGO und die ATE-Nr. von SNCF Réseau,
- den Verkehrstag,
- den zu benutzenden Zug,
- die Bedingungen (Einschränkungen) für das Verkehren auf dem deutschen Teil der Grenzstrecke.

Das Einstellungsgenehmigung von SNCF Réseau wird gegeben:

- für die Fahrtrichtung Frankreich – Deutschland: durch eine Dépêche an die zuständige Stelle des EVU, ggf. über das vorgelagerte COGC,
- für die Fahrtrichtung Deutschland – Frankreich: die auf dem an DB InfraGO (Fpl Karlsruhe) gerichteten speziellen zweisprachigen Vordruck vermerkte Zustimmung des COGC Alsace.

Abschnitt 62 – (...)

Abschnitt 63 – Einstellungsgenehmigung für aT

Für die Fahrtrichtung Frankreich – Deutschland darf der außergewöhnliche Transport erst mit dem vorgesehenen Zug befördert werden, wenn eine Einstellungsgenehmigung vom COGC Alsace vorliegt.

Für die Fahrtrichtung Deutschland – Frankreich wird dem EVU keine besondere Einstellungsgenehmigung übermittelt. Die Einstellungsgenehmigung wird vom COGC Alsace an Fpl Karlsruhe in Form der Zustimmung auf dem speziellen zweisprachigen Vordruck erteilt.

Kapitel VII. Rangieren

Abschnitt 71 – Rangieren über Signal Ra10 in Neuenburg

(...)

Rangierfahrten in Bantzenheim in den Bereich der Grenzstrecke sind nicht zugelassen.

Sofern die Rangierfahrt elektrisch betrieben ist, hat der Tf zu prüfen, dass das Triebfahrzeug für beide Stromsysteme ausgerüstet ist, wenn die Schutzstrecke befahren werden soll.

Der Fdl Neuenburg vereinbart mit dem Triebfahrzeugführer, dass die Rückkehr der Rangierfahrt mit allen Fahrzeugen mit dem folgenden Wortlaut mitzuteilen ist:

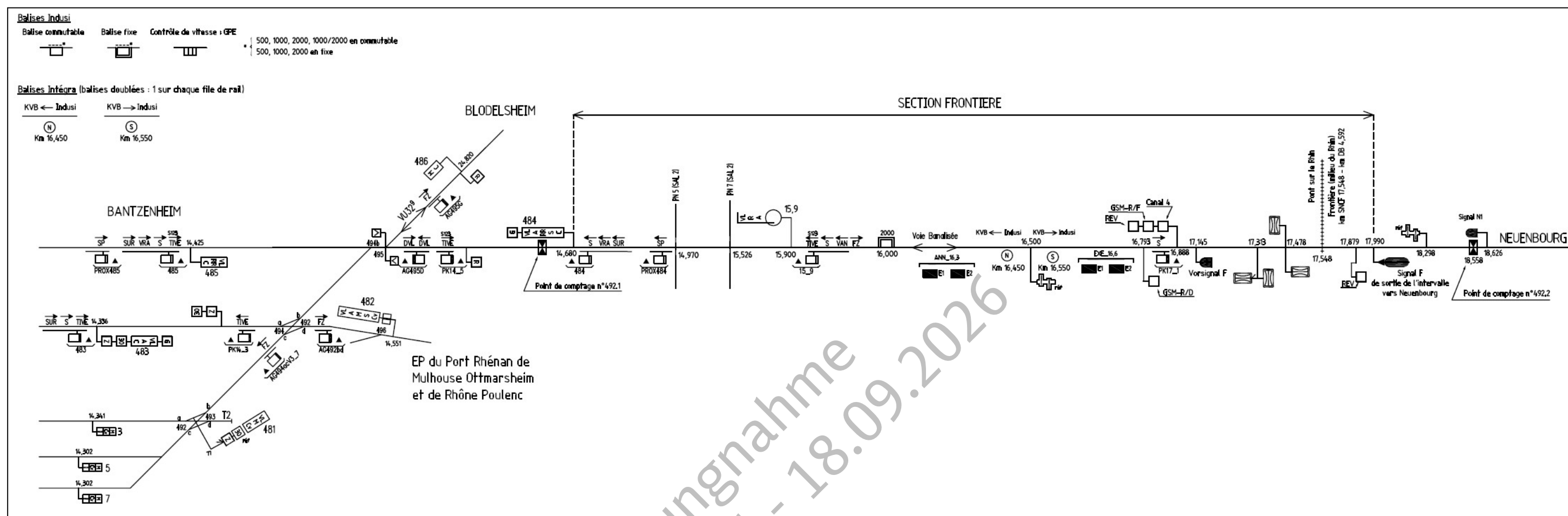
<i>„Rangierfahrt mit allen Fahrzeugen im Bahnhof Neuenburg angekommen“</i>
--

zur Stellungnahme
18.08.2026 - 18.09.2026

Anlage 1

Plan der Grenzstrecke Bantzenheim – Neuenburg

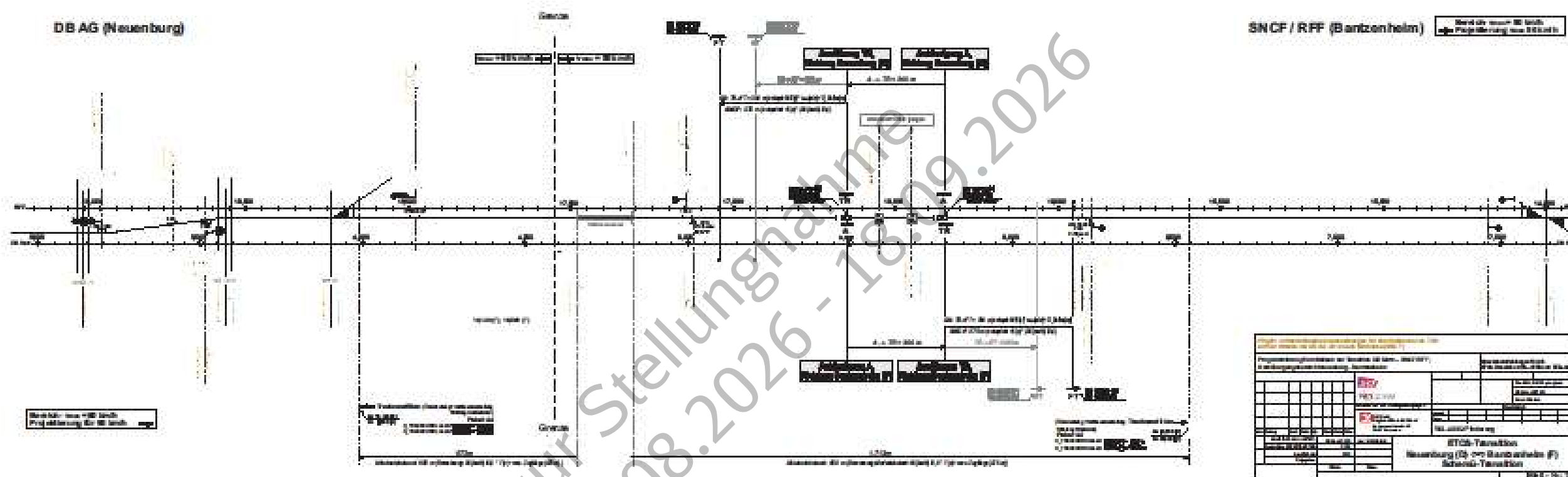
zur Stellungnahme
18.08.2026 - 18.09.2026



Anlage 2

Plan der Grenzstrecke Bantzenheim – Neuenburg mit ETCS-Balisen

zur Stellungnahme
18.08.2026 - 18.09.2026



Anlage 3

Befehl der DB (Deutsch/Französisch)

zur Stellungnahme
18.08.2026 - 18.09.2026

Befehle 1 - 9

A Zugnummer

C Standort des Zuges

von

E Anzahl der Vordrucke

D Standort des Anweisenden

1 ☐ Vorbeifahrt am EOA / Vorbeifahrt am Signal☐ darf vorbeifahren am EOA/Signal

1.10

1.11.1 km / 1.11.2 Signal, Zugmeldestelle

und

1.12.1 km / 1.12.2 Signal, Zugmeldestelle

☐ ist vom Fahren auf Sicht befreit

und

1.13.1 km / 1.13.2 Signal, Zugmeldestelle

☐ Zusätzliche
x.95 Anweisungen

x.96 [Freitext]

2 ☐ Weiterfahren nach TR / Weiterfahren nach Vorbeifahrt☐ darf in SR weiterfahren, wenn keine ETCS-Fahrterlaubnis empfangen

2.10

☐ ist vom Fahren auf Sicht befreit

x.25

☐ Zusätzliche
x.95 Anweisungen

x.96 [Freitext]

3 ☐ Verbleiben im Stillstand☐ Verbleiben im Stillstand

3.10

☐ "Fahrt beenden" durchführen

3.15

☐ Vorhandene ETCS-Fahrterlaubnis löschen

3.20

4 ☐ Widerruf eines Befehls☐ Befehl

4.10

wird widerrufen

4.11 eindeutige Kennung

5 ☐ Fahren mit Geschwindigkeitsbeschränkung☐ Geschwindigkeitsbeschränkung

x.41

zwischen/in

x.42.1 km/h

x.43 Zugmeldestelle

und

x.44 Zugmeldestelle

von

x.47.1 km / x.47.2 Signal

bis

x.48.1 km / x.48.2 Signal

☐ Zusätzliche
x.95 Anweisungen

x.96 [Freitext]

6 ☐ Fahren auf Sicht☐ Fahren auf Sicht [und] ☐ Geschwindigkeitsbeschränkung

6.40

x.41

x.42.1 km/h

zwischen/in

und

x.43 Zugmeldestelle

und

x.44 Zugmeldestelle

von

bis

x.47.1 km / x.47.2 Signal

x.48.1 km / x.48.2 Signal

☐ Strecke aus folgendem

x.90

Grund prüfen

x.91 [Freitext]

Ergebnis melden an

x.92 [Freitext]

☐ Zusätzliche
x.95 Anweisungen

x.96 [Freitext]

7 ☐ Starten in SR☐ darf in SR starten

7.10

☐ darf vorbeifahren am EOA

7.20

7.21 Signal, Zugmeldestelle

☐ ist vom Fahren auf Sicht befreit

x.25

8 ☐ BÜ sichern☐ muss halten vor BÜ zwischen/in

8.50

x.43 Zugmeldestelle

und

x.44 Zugmeldestelle

in

8.51.1 km

und

8.52.1 km

und

8.53.1 km

und

8.54.1 km

und

8.55.1 km

und

8.56.1 km

und darf weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist

9 ☐ Fahren mit eingeschränkter Fahrstromversorgung☐ Eingeschränkte Fahrstromversorgung zwischen/in

9.40

x.43 Zugmeldestelle

und

x.44 Zugmeldestelle

von

x.47.1 km / x.47.2 Signal

bis

x.48.1 km / x.48.2 Signal

Einschränkung der Fahrstromversorgung signalisiert

9.67

☐ ja [oder]☐ nein

9.68

☐ Fahren mit gesenktem Stromabnehmer

9.70

☐ Fahren mit ausgeschaltetem Hauptschalter

9.75

V Name Triebfahrzeugführer

B Datum

Y Uhrzeit

W Name Anweisender

Z Eindeutige Kennung

Grund Nr.	Anlass	v in km/h	Grund Nr.	Anlass	v in km/h
10	Gleis kann besetzt sein	FaS	29	Mängel am Oberbau	)*
11	Personen im Gleis / Kinder am Gleis	FaS	30	Verdacht auf Oberleitungsschäden (auch im benachbarten Gleis)	FaS
12	Fahrzeuge im Gleis	FaS	31	Verdacht auf Unwetterschäden (Erdbeben, Sturmschäden etc.)	FaS
13	Mehrere Sperrfahrten unterwegs	FaS	32	Verdacht auf Eiszapfen im Tunnel	FaS
14	Einfahrt in ein Stumpfgleis	30	33	PZB-Streckeneinrichtung gestört (gilt nicht bei Anzeigeführung)	50
15	Einfahrt in ein teilweise besetztes Gleis, nur teilweise befahrbare Gleis oder besonders kurzes Stumpfgleis	20	34	Weichen außer Abhängigkeit von Signalen	50
16	Kein Durchrutschweg	30	35	Weiche mit HV 73 ohne Sperrvorrichtung gesichert	5
17	Auf der Strecke ruht die Arbeit	50	36	Heißläuferortungsanlage / Festbremsortungsanlage gestört	200
18	Reisezug muss ausnahmsweise über Güterzuggleise fahren	40	37	Warnung von Reisenden auf Bahnsteigen nicht möglich	)*
19	Bahnübergang nicht ausreichend gesichert	20	38	Reisende nicht über Bahnsteigänderung informiert	FaS
20	Spurrillen nicht von Eis und Schnee befreit	30	39	Engstelle für Lü-Sendungen	10
21	Reisendenübergang nicht gesichert	5	40	Eingeschränkte Tragfähigkeit der Bahnanlagen bei Schwerwagen	)*
22	Bauarbeiten	)*	41	Spitzensignal unvollständig	40
23	Unbefahrbare Stelle im gesperrten Gleis	FaS	42	Windwarnung	80
24	Zustand nach Bauarbeiten	)*	43	Schwunghabschnitt	140
25	Arbeitsstelle nicht benachrichtigt	FaS			
26	Niedrigere Geschwindigkeit gegenüber La	)*			
27	Beschäftigte im gesperrten Gleis	20 FaS			
28	Verdacht auf Mängel am Oberbau	25 FaS			

FaS = Auftrag zum Fahren auf Sicht

)* = unterschiedliche Geschwindigkeitsvorgaben

V408.0411V01/408.2411V01

Befehle 21 - 95

A Zugnummer		C Standort des Zuges / Standort der Rangierabteilung	
von			
E Anzahl der Vordrucke		D Standort des Anweisenden	

21 Einfahrt / Weiterfahrt			
☐ darf in/auf der	☐ einfahren [oder]	☐ weiterfahren	
21.10	21.11 Zugmeldestelle	21.12	21.13
22 Ausfahrt aus dem Bf/Bft			
☐ darf aus dem	☐ ausfahren		
22.10	22.11 Bf / 22.12 Bft		
23 Fahren auf dem Gegengleis			
☐ fährt auf dem Gegengleis von			bis
23.10	23.11 Zugmeldestelle	23.12	Zugmeldestelle
24 Zurückkehrende Fahrten			
☐ fährt [oder]	☐ schiebt nach	von	in Richtung
24.11	24.12	24.13 Zugmeldestelle	
		bis	und kehrt zurück
		24.14 Zugmeldestelle	24.15 km / 24.16 Signal
☐ Hinfahrt auf Regelgleis, Rückfahrt auf Gegengleis	☐ Hinfahrt auf Gegengleis, Rückfahrt auf Regelgleis		
24.20	24.30		
25 Weiterfahren sowie Ein- und Ausfahren vom Gegengleis			
☐ darf vom Gegengleis ab	auf der	weiterfahren	
25.10	25.11 km	25.12 Abzw / 25.13 Üst	
☐ darf vom Gegengleis ab	auf der	weiterfahren	
25.20	25.21 km	25.22 Abzw / 25.23 Üst	
☐ darf vom Gegengleis ab	in den	☐ einfahren [und]	☐ ausfahren
25.30	25.31 km	25.32 Bf / 25.33 Bft	25.34
26 Halten auf dem Gegengleis			
☐ muss auf dem Gegengleis halten	☐ vor Signal Ne 1 [oder]	☐ in Höhe des	
26.10	26.11	26.12	26.13 Signal
in		des/der	
26.14 km		26.15 Zugmeldestelle	
27 LZB abschalten			
☐ muss die LZB von	bis		abschalten
27.10	27.11 Zugmeldestelle	27.12	Zugmeldestelle
28 Wechsel ETCS-Level / Wechsel ETCS-Betriebsart			
☐ muss ETCS-Level	wählen	☐ muss ETCS-Betriebsart	wählen
28.10	28.11 ETCS-Level	28.20	28.21 ETCS-Betriebsart
29 Weiterfahrt signalgeführt / Weiterfahrt mit höchstens 40 km/h			
☐ darf signalgeführt weiterfahren	☐ muss 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren		
29.10	29.20		
☐ muss bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren			
29.30			

30 Aus der LZB entlassen			
☐ darf sich aus der LZB entlassen			
30.10			
31 Rangieren über Ra 10 oder Einfahrweiche			
☐ darf im	auf Einfahrgleis aus Richtung		
31.10	31.11 Bf / 31.12 Bft		
		über	
31.13 Zugmeldestelle	31.14	Signal Ra 10 [oder]	
		☐ Einfahrweiche	
31.15			
hinaus bis		rangieren	
31.16 Nr. Einfahrweiche	31.17 Uhrzeit		
32 Anhalten			
☐ muss anhalten vor			
32.10			
32.11 Stelle vor der anzuhalten ist			
33 gestörte LZB-Bk/ETCS-Bk			
☐ muss bis zur gestörten	mit höchstens der im Fahrplan		
33.10	33.11 LZB-Bk / 33.12 ETCS-Bk		
angegebenen Geschwindigkeit fahren und dort auch bei LZB-Fahrt/ETCS-Fahrerlaubnis anhalten			
34 VMZ einstellen			
☐ muss VMZ	von	bis	
34.10	34.11 km/h	34.12 Zugmeldestelle	
		34.13 Zugmeldestelle	
95 Zusätzliche Anweisungen			
☐ muss bis zur Langsamfahrstelle höchstens mit der nach Fahrplan zulässigen Geschwindigkeit fahren und niedrigere Geschwindigkeiten gemäß Führerraumanzeige und Langsamfahrsignale beachten			
95.10			
☐ muss bei Annäherung an den BÜ/RÜ Signal Zp 1 geben und BÜ/RÜ schnellstens räumen, wenn erstes Fahrzeug Straßenmitte/RÜ-Mitte erreicht hat			
95.20			
☐ muss Personen an und im Gleis durch Signal Zp 1 warnen und anhalten, wenn Personen das Gleis nicht verlassen			
95.30			
☐ muss bei Annäherung an den Bahnsteig Signal Zp 1 geben			
95.40			
☐ PZB in/am	☐ ständig wirksam	☐ unwirksam	
95.50	95.51 km / 95.52 Signal, Zugmeldestelle	95.53	
		95.54	
☐ muss folgende Anweisungen beachten			
95.95			
95.96 [Freitext]			
V	Name Triebfahrzeugführer	B	Datum
Y	Uhrzeit		
W	Name Anweisender		Z
		Eindeutige Kennung	